

VELELLA: IL PASSATO CHE RITORNA

testi e foto di Giovanni Rossi e Rizia Filangeri

13 maggio 2003, ore 7.40 del mattino: la rada di S. Nicola a mare è deserta e silenziosa. Il cielo sereno ed il mare tranquillo. Sul molo è stato scaricato del materiale e su un grosso peschereccio si lavora alacremente per imbarcarlo. Borsoni, pesanti casse metalliche, cavi, computer, macchine fotografiche, videocamere stanno lentamente trovando posto a bordo, su un ponte ormai ingombro di oggetti davvero inconsueti per una barca da pesca d'alto mare. Ci troviamo a S. Maria di Castellabate, in prossimità di punta Licosa, punta estrema del golfo di Salerno.



1 - Varo *Verella*

L'aria tiepida del mattino e le azzurre trasparenze del mare di questo angolo incantato del Cilento non rivelano davvero i drammi e gli accadimenti di cui questi luoghi sono stati muti testimoni nel recente passato. Il nome "Verella" non dirà molto ai più, ma esso rievoca i più crudeli fantasmi dell'ultima guerra nei marinai e negli anziani. E' necessario fare un passo indietro nel tempo di oltre settant'anni.

La storia.

La storia del Sommergibile *Verella* cominciò all'inizio degli anni '30 nei cantieri di Monfalcone. Il progetto iniziale di due unità fu sviluppato per conto della Marina del Portogallo, allorché la stessa rinunciò all'acquisto. Nel 1935 la regia Marina Italiana rilevò il progetto apportando soltanto alcune modifiche all'originale. Fu una fortuna! Questi due sommergibili, l'*Argo* ed il *Verella*, costituenti la classe di sommergibili costieri cosiddetta "Argo", ne impreziosirono l'organico. Tanto vero è che

lavorando proprio sulla struttura dei sommergibili *Argo* fu creata la ben nota flottiglia di sommergibili della classe "Tritone". Così, il *Verella* fu varato qualche anno più tardi rispetto ai progetti iniziali, per l'esattezza il 18 dicembre del 1936 e consegnato l'anno successivo. Era un sommergibile a doppio scafo, lungo **63,14** mt., largo **6,90** mt., la sua stazza era di **810** tonnellate, oltre **1.000** in immersione. Era armato di siluri, a prua come a poppa, ed aveva un cannone da 100 mm nonché 4 mitragliatrici antiaeree. La propulsione era assicurata da motori FIAT, grazie ai quali il sommergibile riusciva a raggiungere velocità di 14 nodi in navigazione di superficie e di 8 nodi in immersione. Poteva arrivare ad una profondità di -100 m. Il *Verella* operò un po' ovunque. Dapprima nell'Egeo, in Mar Rosso e sulle coste africane, poi in Atlantico dove prese parte a numerosissime missioni. Le esigenze belliche richiamarono il *Verella* nella difficile fase della guerra combattuta nel mediterraneo, già infestato da unità sommergibili nemiche. Nell'estate del 1943 il comandante dell'unità Ten. di Vascello Mario Patanè, subentrato al Ten. Giovanni Febbraro, ed il suo equipaggio ebbero a contrastare lo sbarco degli alleati in Sicilia insieme a molte altre unità. Uscito indenne dall'attacco di un aerosilurante durante il trasferimento in Sicilia, il *Verella* si distinse nelle operazioni belliche. Colpito ma non affondato, dovette riparare in avaria nella base di Taranto. L'appuntamento col suo tragico destino, tuttavia, era solo rinviato. Nel settembre del 1943, ormeggiato nel porto di Napoli, si apprestava a



2 - Il *Verella* in navigazione



3 - L'equipaggio

quella che poi diventerà la sua ultima missione. Il *Verella*, con altre otto unità, aveva il compito di sbarrare la strada al convoglio nemico in vista dell'imminente sbarco a Salerno. Il 7 settembre lasciò il porto di Napoli e da quel momento smise di dare notizie di sé per sempre. Ricostruiamo, ora, le ultime ore di quell'immane tragedia del mare e della guerra. Si diceva che il sommergibile italiano ebbe l'ordine imperativo di bloccare con ogni mezzo l'ormai prevedibile sbarco alleato nel golfo di Salerno. Nei primissimi giorni del settembre 1943, un sommergibile britannico di nome *Shakespeare* incrociava le nostre coste, con il compito di segnalare tratti di mare eventualmente minati dalla Marina Italiana e fungere da radiofaro per i convogli d'assalto in avvicinamento dal Nord Africa e dalla Sicilia. Il giorno 7 settembre 1943, lo *Shakespeare* stazionava nel tratto di mare antistante Punta Licosa, a circa 5 miglia a ovest del promontorio. Alle 19.53 circa due sottomarini italiani, diretti verso sud-ovest, naviganti in emersione ed alla distanza di circa un miglio l'uno dall'altro, gli passarono accanto, uno per lato. Dei due, quello ad est dello *Shakespeare*, il *Benedetto Brin*, non si distingueva sullo sfondo ormai scuro della costa e da questa ne rimase come protetto. Non fu così per il *Verella*, che sul lato occidentale si stagliava contro gli ultimi bagliori del crepuscolo. Secondo il resoconto del comandante del sommergibile inglese, questi lanciò contro il *Verella*, alle ore 20.00 circa, sei siluri, quattro dei quali colpirono l'obiettivo mandandolo a picco. Alcuni membri dell'equipaggio del *Brin* ricordarono di avere udito una grande esplosione subacquea, quindi dopo che il *Verella* si era già inabissato.

Se le vicende si limitassero a quanto fin ora riportato, la storia del *Verella* potrebbe sembrare un'ordinaria vicenda di guerra, pur nella sua cruda tragicità, visto che in guerra ogni missione può essere l'ultima. Impressiona, di sicuro, il fatto che di tutto l'equipaggio, nessuno riuscì a salvarsi. Non ci fu, infatti, alcun superstite. Osservando, però, con un po' di attenzione la successione cronologica degli eventi, allora riusciremo a notare qualcosa in questa vicenda che aggiunge crudeltà alla crudeltà della guerra. Soltanto cinque ore e mezza dopo l'affondamento, Radio Algeri annunciava al mondo l'armistizio con l'Italia. In realtà, il Generale Castellano aveva già firmato ben cinque giorni prima a Cassibile, nei pressi di Siracusa, quella resa incondizionata che stabiliva la cessazione delle ostilità. All'intenzione manifestata dal Mari.Co.Som di procedere al "Piano Zeta" (stabilito 2 mesi prima dell'armistizio) per contrastare lo sbarco angloamericano, infatti, il governo non sollevò, incredibilmente, alcuna obiezione. Il sacrificio dell'equipaggio del sommergibile fu, quindi, completamente inutile e costituì uno degli episodi più emblematici della confusione in cui versava il nostro paese con l'avvento del governo Badoglio. Quei marinai che avevano combattuto a lungo con abnegazione ed onore meritavano miglior sorte, così come diversamente doveva essere onorato il loro sacrificio e la loro memoria. Una coltre di oblio, invece, è calata sul *Verella*, come su molte altre storie di guerra ed eroismo.

Tuttavia è il *Verella* a far parlare di sé! Le cronache riportano che negli anni '70 rimase impigliato nella rete di un pescatore locale, che lo tirò su da una profondità di circa 200 metri, un grosso siluro a doppia elica di fabbricazione inglese.



4 - Vita di bordo



5 - Interno del sommergibile

Sempre in quegli anni, alcuni pescatori della zona di S. Maria di Castellabate riferirono alle autorità locali che alcune volte le loro reti erano rimaste impigliate in qualcosa di probabilmente metallico e tagliente, tornando in superficie a pezzi. I fantasmi del passato riaffioravano in quei racconti. Negli anziani era ancora vivido il ricordo di quelle vicende. Si cominciò a pensare, infatti, che potesse trattarsi del relitto del sommergibile italiano scomparso in quel tratto di mare, senza averne però mai alcuna conferma documentata. Quello stesso anno, vennero inviate dalla Marina un dragamine ed una vecchia nave di salvataggio, per scandagliare i fondali e localizzare il relitto. Tutte queste ricerche non diedero alcun esito. Un tale riferì di essere sceso per disincagliare delle reti di un pescatore a -102 metri e di aver toccato qualcosa che pensava essere parte del relitto del *Veleva*. Vero o meno che fosse, era il segno tangibile che il *Veleva* non era mai stato davvero dimenticato da queste parti. Nel 1982, grazie all'iniziativa di Carlo Pracchi, un motorista che era stato imbarcato sul *Veleva* per 7 anni e che, per un caso fortuito, non era a bordo il giorno della tragedia, fu organizzato un raduno seguito poi da una grande cerimonia. Pracchi invitò al raduno tutti i suoi compagni di bordo superstiti, sopravvissuti come lui perché non avevano preso parte all'ultima missione. Il 5 settembre, sulla banchina di Agropoli, si ritrovarono solo in sette. Tuttavia, questo gesto era valso a creare il primo nucleo di interesse attorno ad una vicenda che sembrava dimenticata per sempre. Un equipaggio di ombre si era materializzato intorno a quei reduci, affiorando da un passato che lentamente prendeva vita nei loro ricordi e nelle loro parole. La seconda cerimonia, stavolta imponente, si svolse la

settimana seguente a Santa Maria di Castellabate con grande partecipazione collettiva. Grazie all'interessamento del sindaco del luogo, che era riuscito ad ottenere dalla Marina il consenso di onorare i caduti con un picchetto di marinai ed un dragamine, furono deposte corone di fiori nel presunto punto dell'affondamento, rivelatosi poi in seguito sbagliato. Passarono sette anni prima che si facesse una nuova commemorazione, questa volta però estesa a tutti i caduti del mare. Dal 1989 al 1997 le manifestazioni furono numerose. Gradualmente, quella del *Veleva* è diventata una commemorazione annuale a S. Maria di Castellabate, alla quale hanno partecipato unitamente alla comunità locale importanti autorità civili, militari e religiose. Si cominciò, così, a coltivare il desiderio di recuperare il sommergibile o quel che ne fosse rimasto. Per rendere possibile l'avverarsi di questo annoso, latente desiderio furono percorse molte vie. Furono inoltrate, nel tempo, numerose richieste alla Marina Militare e nel contempo si tentò di sensibilizzare l'opinione pubblica, anche a mezzo di trasmissioni televisive locali. L'Associazione Nazionale Marinai d'Italia sez. di Castellabate nel luglio del 1999, avvalendosi della collaborazione del Nucleo Sommozzatori dei Vigili del Fuoco di Napoli, tentò anche un monitoraggio subacqueo con l'utilizzo di un minisommergibile filoguidato dotato di telecamera (R.O.V.), per accertare la posizione del sommergibile e le condizioni di questo. Tale tentativo non andò a buon fine a causa di forti correnti presenti in profondità. Nessuna immagine, che desse certezza della presenza del sommergibile, fu ottenuta. Venne presentata, altresì, un'interrogazione parlamentare, nella seduta numero 841 del 19 gennaio 2001 consultabile agli atti. In essa si riferì,



6 - L'equipaggio in uniforme



7 - Commemorazione annuale

preliminarmente, dell'encomiabile attività dell'Associazione Nazionale Marinai di Castellabate. Si domandava cosa intendesse fare il governo Italiano, nella persona del Ministro della Difesa, per procedere in tempi rapidi al doveroso recupero di ciò che rimaneva dell'equipaggio e del sommergibile.

Tutte attività che, purtroppo, non sortirono l'effetto desiderato e il silenzio calò nuovamente sulla vicenda.

Un silenzio che non ha scoraggiato l'A.N.M.I. di Castellabate ed il suo presidente, il Maresciallo Carlo Mileo. Come se i più profondi desideri potessero influenzare il verificarsi degli eventi, ecco incrociare sulla loro strada una subacquea appassionata di esplorazioni di relitti: Rizia Ortolani. Ella, durante una studio all'archivio storico della Marina Militare a Roma, casualmente si trovò ad ascoltare del *Velella* e della sua lunga vicenda. La Ortolani venne coinvolta nella discussione e, quasi senza che se ne rendesse conto, si ritrovò parte attiva di un ambizioso progetto carico di aspettative. Riunito intorno a sé un gruppo di esperti subacquei, nacque l'idea



8 - La lapide

di "Missione Velella". Qualcosa in questi anni è cambiato ed il comprensibile ed umano desiderio di recuperare i resti del *Velella* è stato accantonato. Si dice, del resto, che non c'è migliore tomba per un marinaio del mare stesso. L'A.N.M.I. di Castellabate si è, pertanto, orientata verso un'opzione di natura simbolica che va oltre quanto già fatto con le lapidi e le targhe commemorative. Si desidera qualcosa di tangibile, che sia appartenuto alla nave per farne un monumento o ancora di più una sorta di piccolo museo nel quale poter raccontare con immagini, documenti e l'esposizione di qualche manufatto la storia del *Velella*, affinché il sacrificio del suo equipaggio non venga mai dimenticato. Ed è appunto per dare concreta attuazione a tale aspirazione che è nata la "Missione Velella".



9 - Logo Missione Velella

Oggi.

Questa la lunga storia che ci ha portato qui, sul molo di S. Nicola.

Così, è quasi per un incantesimo che questa mattina sessanta anni di desideri non corrisposti e di aspettative frustrate si ritrovano a bordo di un peschereccio, alimentati da un vento nuovo e benevolo. Con essi, la determinazione dei membri della A.N.M.I. di Castellabate, l'ing. Barbagelata della CO.L.MAR autentica autorità in fatto di acustica subacquea e gli scriventi, nel tentativo di gettare un ponte tra terra e mare, tra presente e passato. La "Missione Velella" prende il largo con i migliori auspici ed intenzioni. Il capitano, per tutti Nuccio, terminate le operazioni di imbarco dirige la barca con destrezza verso un punto ben preciso in mezzo al mare, distante molte miglia al largo di punta Licosa. La principale intenzione di questa sortita è fugare ogni dubbio sulla natura del relitto e nel contempo cercare di analizzarne lo stato sfruttando le possibilità offerte dal sonar a scansione laterale.



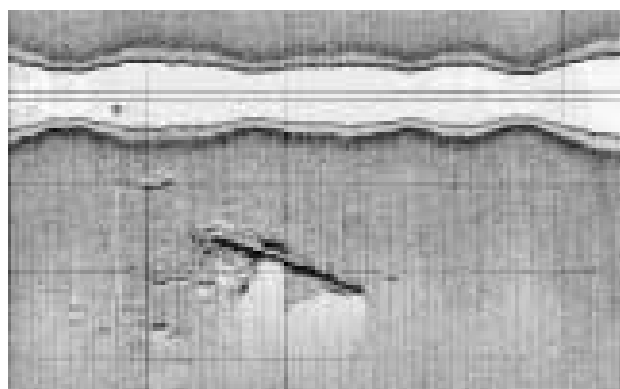
10 - Carlo Mileo e Costabile Pasquale

Questo permetterà di pianificare meglio il lavoro futuro. Nelle miglia di mare che ci separano dal nostro obiettivo il tempo è assorbito dalla documentazione video fotografica. Dopo circa due ore di navigazione qualcosa appare sull'eco-scandaglio. Siamo tutti compressi nella plancia con gli occhi incollati agli strumenti, agitati come bambini al primo giorno di scuola, scossi dall'emozione quando un deciso rilievo appare chiaramente sollevarsi dal profondo e piatto fondale fangoso sotto di noi. Ora si prepara la cima del pedagno che, con un amorevole e sapiente gesto, il maresciallo Carlo Mileo fila a mare. Sguardi carichi di speranza osservano la grande tanica segnale galleggiare in superficie nell'acqua blu cobalto. Al di sotto di 140 metri di cavo ci dovrebbe essere il *Veleva* e, tra poco, avremo delle prove concrete in merito. Posto un riferimento visivo, non rimane che preparare il sonar e tutte le sofisticatissime apparecchiature di supporto. Saranno ore di duro lavoro per i tecnici della CO.L.MAR come per tutti. Le manovre da fare non sono semplicissime, la profondità è elevata e si rende necessario per ben due volte interrompere le operazioni per modificare l'assetto dello strumento che gravita a pochi metri dal fondo generando potenti segnali laterali. Ed ecco che, progressivamente, si traccia sulla stampante una sagoma inconfondibile: il rilievo evidenziato dallo scandaglio è effettivamente quello di un



11 - Si cala il sonar

oggetto di grandi dimensioni, di forma ellittica, con una piccola sporgenza simile ad una torretta che ne interrompe bruscamente la linearità. Ora non ci possono essere più dubbi: SIAMO SUL VELELLA! Siamo noi su quel peschereccio i primi a vederne, dopo tutti questi anni, i contorni affusolati, sia pure mediati dalla scansione del Sonar. Sui volti dei marinai una commozione indescrivibile! Adesso, il passo successivo sarà scendere nel buio e nel freddo di quei profondi fondali per cercare, innanzitutto, di riportare testimonianze visive del relitto o di quello che ne rimane e, se possibile e in una seconda fase, il recupero di qualche parte simbolica dello scafo. E' il 10 luglio, il molo di S. Nicola a mare è nuo-



12 - Tracciato sonar

vamente palcoscenico di una febbrile attività. Il materiale da caricare non è meno cospicuo ed ingombrante. L'immersione, infatti, a causa della profondità necessita di grandi scorte di ben quattro miscele respiratorie diverse. Grazie al puntiglioso lavoro di analisi svolto alla CO.L.MAR, la prima esplorazione è resa meno incerta. Si sa che il relitto è coricato su un fianco, seriamente danneggiato dai siluri inglesi che lo affondarono e da qualche probabile esplosione interna. Tantissime, tuttavia, sono ancora le incognite: in che condizioni si trovi lo scafo, in che punti può essere eventualmente insabbiato, la quantità di reti o taglianti cavi metallici persi dai pescatori in tutti questi anni che sbarrerebbero pericolosamente la via, la presenza di correnti, pericolose specie se in profondità. Ad accompagnare la barca dei sub un'altra imbarcazione con numerose persone, membri dell'A.N.M.I. e familiari delle vittime. Ci vorranno alcune ore per raggiungere il punto e "pedagnarlo" con precisione. Il sole è già alto nel cielo azzurro, quando la prima squadra di sub ha terminato la lunga e complessa vestizione. E' il momento della



13 / 14 - I sub pronti alla discesa

verità: tocca a Rizia Ortolani, Edoardo Pasini e Carlo Berti i primi subacquei in senso assoluto a scendere sul *Verella*. Come prima esplorazione si sono scelti tempi di fondo limitati e molte precauzioni nella pianificazione della desaturazione. La loro immersione sarà lunga, 10 minuti di fondo e ben 120 per tornare in superficie alla luce del sole. Un lungo suono di sirene, applausi e molte lacrime accolgono i sub in riemersione con alcuni preziosi minuti di riprese sul relitto, le prime immagini del *Verella* a 60 anni dall'affondamento.

C'è un potente legame che unisce vite e situazioni, solo apparentemente molto distanti tra loro. Ci furono marinai che si commossero per una tragica vicenda di mare che coinvolse altri marinai e non vollero dimenticare. Lanciarono una cima a quegli sfortunati ed alle loro famiglie, fatta di profonda e sincera empatia.

Ci sono subacquei che dai marinai hanno ascoltato in silenzio una storia e, come loro, hanno scelto di non dimenticare. Hanno lanciato la loro cima, fatta di un incondizionato impegno e di eguale empatia, salendo in barca al fianco di quelli. Subacquei e marinai hanno lo stesso sangue dalla decisa composizione salina.

Per tutti loro la vita è sacra: si fa l'impossibile per salvarla, quanto per preservarne il ricordo. Per questo, subacquei e marinai andranno in fondo a questa vicenda fino a quando la memoria di quei giovani sarà degnamente onorata e quando l'ultima immersione sarà terminata, la superficie del mare si richiuderà sul relitto come il gesto di un amorevole padre: marinai, riposate in pace!

A.N.M.I.

Via San Leo - Santa Maria di Castellabate (SA)
tel.0974.967309



15 / 16 / 17 - Le prime immagini del relitto scattate dai sub a 60 anni dall'affondamento

Le foto storiche sono state cortesemente messe a disposizione da Carlo Pracchi.